

Organo de la Federación Obrera Ferrocarrilera

Aparece mensualmente

abierta de 10a8p.m.

Redaccion y Administración MÉJIGO 1858 - U. T. 8180 (Libertad) Reuniones del Consejo Federal los viernos a las 6 p. m.

Año VII

Buenos Aires, Julio de 1918

Núm. 51

NUESTRA REAPARICION

Después de casi un año de silencio, rea-parece "El Obrero Ferroviario" para re-flejar en sus columnas todos los anhelos del gremio, y exteriorizar, al propio tiem-po, los propósitos que persigue la Fede-ración.

a suspensión de "El Ohrero Ferrovia-no obedeció—como podría suponer-a causas de decadencia. Muy al con-

Durante el tiempo en que nuestra orga-nización suspendió la publicación de su órgano oficial, es cuando su nombre y sus actos repercutieron en el país con mayor intensidad.

ntensidad.

Las grandes huelgas producidas desde na año a esta parte—que han conmovido hondamente la vida del gremio ferroviario y la de todo el país—dieron a nuestra institución una notoriedad condigna a su importancia.

Bastaría sólo para demostrar esta aseveración que la prensa diaria, que desdenaba anteriormente acoger en sus columnas nuestras comunicaciones de información gremial, les da en la actualidad una atención preferente, muy justificada por el desarrollo que hemos alcanzado en la acción sindical.

No obstante esta ventaja, muy suge-

acción sindical.

No obstante esta ventaja, muy sugerente por cierto, es bueno tener en cuenta que una publicidad de tal índole se resiente por el espíritu unilateral que la ínviste. La casi totalidad de los diarios, del país sirven incondicionalmente los intereses del capitalismo, y, con el propósito de satisfacer esa inspiración, desfiguran casi siempre los móviles de nuestros actos federativos o societarios.

Es esta sistemática adulteración de los hechos mucho más perjudicial que el profundo silencio de otros tiempos.

He aquí, pues, una de las razones primordiales de la resparición de nuestra hoja federativa.

mordiales de la resparicion de nucción federativa.

Ella vendrá a darnos la publicidad que reclama nuestra gran acción, y, sobre todo, a reflejar con rigurosa verdad y exactitud nuestras necesidades colectivas y a poner de relieve, con caracteres inconfundibles, los móviles elevados y nobles que propulsan nuestra acción del presente, toda destinada a crear un futuro de fuerse eficacia y victoria para nuestra labor

propulsan nuestra acción del presente, toda destinada a crear un futuro de fueras, eficacia y victoria para nuestra labor de mejoramiento común.

Abundan, además, otras muy poderosas razones para que "El Obrero Ferroviario" vuelva hoy a la vida. Entre éstas no es posible silenciar la tarea de difamación y de hostilidad enconada que reafizan las empresas ferroviarias, mortales enemigas de nuestra organización.

Desde el comienzo de los esfuerzos organizadores hasta la fecha, han perseguido sin tregua a los militantes de la Federación. Sin embargo, la organización—a pesar de que antes era mucho más pequeña y débil de lo que es ahora—supo sobrellevar esos ataques. La unión y la concordia que siempre existió en nuestras flas, nos permitió resistir victoriosamente a todos esos ataques.

La Federación Ferroviaria—en sus sois años de existencia—no sólo no perceió ante los recios ataques de las empresas y sus lacayos, sino que ha realizado continuos y asombrosos progresos.

La Federación, por su amplitud de propósitos y la corrección de sus procedimientos, ha conquistado la simpatía de todos los ferroviarios. Lubre como ha estado y está de toda ogmatismo político, exenta de toda preocupación sectaria y emancipada de toda estrecha preocupación eorporativa. Con una exacta compressión de la naturaleza del gremio, en vez de defender los intereses de una caractá de toda contra de sus procedios de contra de sus procedios estarentes de la compressión de la naturaleza del gremio, en vez de defender los intereses de una caractá de toda estrecha procupación escantes de la compresa de su caractá de toda estrecha preocupación escantes de la compresa de su caractá com presión de la naturaleza del gremio, en vez de defender los intereses de una caractá com procupación escantes de la compresa de la prensión de la naturaleza del gremio, en vez de defender los intereses de una categoría determinada, su acción se inspiró siempre en los intereses fundamentales y de los derechos de todos. En virtud de esto, la Federación Ferroviaria vió drecer sus fuersas por la incorporación de los obreros y empleados, y convertióse en una institución poderosisima, a pesar de que las empresas no habían omitido medios para contrarrestar su desarrollo. En la huelga de octubre, se pusieron de manificato las fuerzas de la Federación, las que resultaron superior a toda

eión, las que resultaron superior a toda

ción, las que resultaron superior a toda expestaciva.

El gremio ferroviario—completamente anido y solidario—resultaba una potencia incontrastable. Las empresas, para atemar en parte les consecuencias morafes de la derrota que descontaban, apeladon a le estratagema de "suspender los carcicioa", que se paralizaban por resolucióa del personal. Sin embargo, en esa caraito anida se engaño. Todos quedaron compenetrados del inmenso poder de la organización y las mismas empresas, destués de una resistencia obstinada y ciga, vicionase precisadas a capitular. En esas circunstancias, tuvieron que renunciar a sus viejos propósitos y declarar que no tomarían represalias.

Y, de haber continuado unido el personal es seguro que las empresas hubieran

tenido que renunciar definitivamente a su tan cara esperanza de ver destruída la organización.

Desgraciadamente las cosas no ocurrie-ron así. Se empezó una guerra fratricida con "La Fraternidad"; se sucedieron varias huelgas parciales que, por una fal-ta de preparación, en vez de afianzar los derechos obreros, disgregaron en parte la organización.

derechos obreros, disgregaron en parte la organización.

Las huelgas del Central Argentino, del Central Córdoba, y las recientes de las líneas del Sud y Pacífico, con el resultado conocido, han hecho revivir el viejo espíritu reaccionario de las empresas.

Sin embargo, aprovechando la experiencia de los pasados años, las empresas apelan a nuevos medios para destruir la Federación. Viendo que no pueden destruirnos en lucha franca y abierta, apelan al procedimiento jesuítico.

Para contrarrestar esta obra infame e ilastrar al gremio sobre sus fundamenta-les problemas, resurge "El Obrero Ferrroviario". El que ha contribuído a lle-

ilustrar al gremio sobre sus fundamentales problemas, resurge "El Obrero Perroviario". El que ha contribuído a llevar a la organización a la altura en que
se encuentra, es el que—como paladín de
la organización—ha de desenmascarar a
los elementos que las empresas han introducido en nuestras propias filas para
sembrar la división y poner de manifiesto,
además, todas las bajas maniobras, a fin
de que el gremio esté siempre alerta y
sepa desbaratarlas oportunamente.

Para la feliz realización de estas intencicnes es necesario el concurso activo,

Para la feliz realización de estas intenciones es necesario el concurso activo, inteligente y desinteresado del gromio. Es a él que solicitamos en esta hora especial de nuestra existencia, y es nuestra esperanza que no ha de dejar de responder espontáneomente a nuestro llamado. Pues de él depende, en su totalidad, el triunfo de todas nuestras aspiraciones, como hombres de trabajo, que abrigan ideales superiores.

Asalto de la Secretaria Gentral

Los autores de esa hazaña

Los trabajadores ferroviarios, tienen co nocimiento del burdo sainete que a costa de nuestra querida institución, llevó a ca-bo un puñado de miserables sujetos en la noche del 25 al 26 de mayo pasado, por cuanto los grandes diarios—tan adiptos al cuanto los grandes diarios—tan adiptos al capitalismo ferroviario—se encargaron de difundir y abultar la "hazaña" realizada. Según la información de La Prensa y La Nación, un importante núcleo de ferroviarios de diversas empresas, en una reunión celebrada esa noche, había resuelto destituír a los componentes del Consejo Federal, al secretario del mismo y a los demás empleados de la secretaría central. En esa misma publicación, se hacía notar que se había constituído un nuevo consejo, y para que nadie tuviera duda notar que se nabla constituido un nuevo consejo, y para que nadie tuviera duda sobre los propósitos "revolucionarios" de estos cónsejeros, se hacía público—seguramente para tranquilidad de la administración del Pacífico y Sud—que la agitación realizada por la Federación Obrera Regional Argentina, no tendrá ningún resultado práctico.

Además de esto, los asaltantes, para sor nes circunsvecinas para que resolvieran lo

que correspondía.

¿Qué había ocurrido? Aún cuando son del dominio público todos los pormenores de esta farsa, y son conocidos los protagonistas de la misma, en virtud de los informes suministrados por el Consejo Federal en las circulares 86 y 87 y en la copia del acta de las reuniones de los secretarios y delegados seccionales que acudieron a expulsar a los usurpadores, creemos oportune consignarlo aquí del modo más breve posible para eterno baldón de sus autores, que han intentado introducir en la organización proletaria las prácticas y procedimientos de los políticos más abyectos.

A altas horas de la noche en cuestión, los sujetos Francisco Saavedra, Sebastián C. Acosta, Belarmino Alvarez Antonio Rojo, José Rodríguez Semino y Juan Taddey y el miembro del consejo José M. Amato, con la compilcidad del excentador Cándido Villaro y-los ex empleados Alfonso Gómez y Atilio Taddey, aprovechando la ausencia del Consejo y del secretario, violentaron las cerraduras de las punertas y se poessionaron del local, convirtiéronse de por si y ante si, en autoridades supremas, y, completaron la farsa indigna, con la hipócrita publicación de que su vergonzosa hazaña era fruto de A altas horas de la noche en cuestión

deliberación de un importante núcleo de ferroviarios.

de ferroviarios.

Como se puede constatar por los nombres, con la unica excepción de J. Taddey, todos los protagonistas son elementos totalmente desconocidos, que recien se incorporaron a nuestra Federación cuando se hizo fuerte y poderosa. Si algunos de estos, como Rodríguez Semino y Amato fueron electos por el congreso último para integrar el Consejo, este hecho, más que a su favor habla en contra de los delegados que participaron en el mismo.

Pués, por sus antecedentes ni mo ni

gados que participaron en el mismo.

Pués, por sus antecedentes, ni uno ni
otro podía ser llamado a tan alto puesto
de responsabilidad. Rodríguez, por ejemplo, fué carnero en el movimiento de 1912
y activo militante de la Reforma Ferroviaria, y M. Amate, ao obstante sus pretenciones de revolucionario, se negó obstinadamente a ingresar en la Federación
a pesar de haber sido invitado por varios guardas del Oeste y el secretario gea pesar de haber sido invitado por va-rios guardas del Oeste y el secretario ge-neral reiteradas veces... De manera pués, que estos "valientes", sólo se acordaron de la organización, cuando ésta por los esfuerzos y sacrificios de los compañeros conscientes, llegó a imponerse a las em-Y lo que se ha dicho de estos dos "ada.

lides", puede aplicarse también al fla-mante secretario señor Francisco Saavedra. Este personaje que como es sabido perteneció a la sección Junín y llegó a desempeñar el puesto de secretario de la misma, a pesar de haber entrado al ser-vicio de la empresa en 1913 ,ingresó a la organización dos o tres días antes de la

Como se ve, si todos los ferroviarios hu-bieran tenido la debilidad y falta de hombría que se descubre en estos apóstoles de última hora, no habríamos tenido organi-zación ni habríase llevado a cabo la ad-mirable huelga dle mes de octubre. Lo que es digno de hacer notar, tam-

Lo que es aigno de nacer notar, tam-bién es que no obstante su primera de-claración, trataron de resistir a los dele-gados seccionales, que cumpliendo su pro-pio llamado acudieron a expulsarlos. Y fracasados sus planes por la energía de los delegados y la sensatez de todas las sec-ciones que con una unanimidad variado. ciones que con una unanimidad verdade ramente admirable expresaron su repudic a esa infame maniobra, se dedicaron obra de cizaña contra el Consejo Fe con el único fin de provocar un desbande obra que las empresas han de haber agra decido y estimulado con íntimo placer.

decido y estimulado con íntimo placer.

Para que los compañeros conozcan la
honradez administrativa de los que trataron de erigirse en Consejo, hacemos notar que según una publicación de la sección Junín—que hubo necesidad de reorganizar—el señor Saavedra durante 150
días de actuación de secretario gastó la
suma de mil seiscientos treinta y nueve os con cinco centavos

pesos con cinco centavos.

"Ahora bien,—agregan los compañeros en la susodicha publicación— si dividimos esa cantidad— que muy seguramente será de "gastitos menores"—con el número de días indicado, se verá que "el mártir de la causa proletaria", costaba a los pobres obreros, que muchas veces no tienen que comer, la bonita cantidad de diez pesos con noventa y dos centavos diarios.

De los demás partiquinis de la farsa no nos ocupamos porque, ademas de ser verdaderas nulidades, la actuación de ellos nos es completamente desconocida. Además, conociendo a los "adalides" se adivina lo que seran los otros.

De este triste episodio nuestra organización—después de los primeros instantes de confusión—ha salido robustecida. Con él se comprobó que el gremio ferroviario era más capaz y enerdo de lo que lo suponían esa plaga de aventureros. Sin embargo, hemos comprobado, tambien, que hay en nuestras flas elementos indignos de esquir a puestro lado, por cuanto so de seguir a nuestro lado, por cuanto so pretexto de no estar de acuerdo con la pretexto de no estar de acuerdo con la orientación del Consejo, hanse solidarizaen aprovechar esos momentos de angus-tias de la Federación para tratar de pro-vocar un desbande.

Y para que no continúen con sus char-

Y para que no continúen con sus charlas entorpeciendo el funcionamiento normal de las asambleas, es preciso que los compañeros sensatos—realizando una verdadera obra de profiláxis—los coloquen al margen de nuestra organización.

Cuando hayamos alejados esos elementos sospechosos, la Federación habrá ganado en solidez, y el tiempo que hoy se pierde en contrarestar la obra insidiosa de esos charlatanes, se podrá dedicar a los interses fundamentales del gremio.

La limpieza es la base de la salud de los organismos biológicos, y es también fuente de prosperidad en los organismos sociales.

"El Obrero Ferroviario"

Nuestro periódico podrá reaparecer nor-Mustro penodico podrá reaparecer nor-malmente si las secciones se interesasen. Mientras su publicación se haga mensual-mente—como se anunció a las secciones —se publicará sin tomar un redactor es-reasia!

El Consejo Federal y el secretario—co mo lo han hecho siempre— tomarán a su

eargo dicha tarea. Sin embargo, co que nanan remitudo las secciones y com-pañeros, advertimos que si las secciones se apresuran a solicitar los ejemplares y a remitir el importe de los mismos, que por resolución del segundo congreso ha sido fijado en tres centavos cada uno—

el próximo número de El Obreto Ferrovis-rio podrá aparecer dentro de 15 6 20 días a más tardar.

Esperamos, pués, que los asociados en general, que hasta la fecha clamaban con-tra el Consejo por la no publicación del órgano oficial, tomarán nota de la declaorgano oficial, tomaran nota de la cesario que la comi-sión de sus respectivas secciones cumplan-con el deber de enviar el importe de los ejemplares que necesita, facilitando de es-te modo la aparición regular de nuestro porta voz y la labor del Consejo Federal.

Los informes referentes a cuestiones de Los informes referentes a cuestiones de trabajo, para ser publicados en el perió-dico, deben venir con el vistobueno del se-cretario de la sección; pero no asi los ar-tículos y demás colaboraciones, que se pu-blicarán siempre que sean de interés, y el remitente acredite su condición de socio.

Por la unidad gremial

u la readmisión de los despedidos del Sud y Pacífico

A fin de que los asociados se compene-tren debidamente de los propósitos que animan al Consejo Federal, con respecto al fundamental problema dela unidad ferroviaria, insertamos a continuación las notas cambiadas con la comisión directiva de "La Fraternidad", las que han de ser-vir de antecedente ilustrativo para el de-bate que sobre el particular, ha de promo-

bate que sobre el particular, na de promo-verse en el próximo Congreso.

Y, para que nadie pueda tacharnos de parciales, a pesar de la escasez de espa-cio, nos hemos creído en el deber de hacer conocer, junto con la afirmación del Con-sejo, la de la comisión directiva de la en-tidad hermana.

Buenos Aires, mayo 7 de 1918. A los compañeros de "La Fraternidad" Camaradas, salud:

Vosotros conocéis nuestra situación. Las empresas de los ferrocarriles Sud Pacífico se niegan a readmitir todo el

y Pacinco se niegan a readmin personal que estuvo en huelga. No escapara al criterio de esa Comi-sión Directiva el propósito de las empre-sas, que es el de destruír nuestra orga-nización. La F. O. F. la defenderá hasta

el último extremo. El Consejo Federal ante una situación

El Consejo Federal ante una situación que puede ser de angustias para el gremio ferroviario, lealmente se dirige a la institución hermana, "La Fraternidad", y le solicita su solidaridad para el caso de que la empresa del Sud y la del Pacífico, resolviéndose definitivamente a excluír a los elementos más inteligentes y abnegados, deba librarse una batalla decisiva.

Camaradas:

Camaradas: Ahorremos palabras, sabemos que vos-otros nos comprenderéis: Los ferrovia-rios de la F. O. F., tienden su mano ami-ga a los ferroviarios de "La Fraterni-dad".

Esperando la vuestra, os saluda cor-dialmente.—Alejandro Comolli, secretario provisorio.

Buenos Aires, mayo 8 de 1918. Compañero Alejandro Comolli (hijo), se-cretario provisorio de la Federación Ferroviaria:

Hemos recibido vuestra cordial carta fecha de aver.-Y dada la del asunto, trataremos de reunir cuanto antes a la Comisión Directiva en pleno,

antes a la Comision Directiva en pieno, para que ella resuelva al respecto.
En cuanto la Comisión Directiva se hava pronunciado, daremos conocimiento a esa organización.
Cordialmente lo saluda—José S, Sebastián, presidente.—Américo J. Baliño, se cretario gerente.

Buenos Aires, mayo 13 de 1918. Al Consejo Federal de la Federación Fe rroviaria. De nuestra estima:

A continuación transcribimos-el texto de la resolución adoptada por la Comisión Directiva, con respecto al pedido hecho por ese Consejo Federal:

"Reunida la Comisión Directiva en el

"Reunida la Comisión Directiva en el día de la fecha, entró a considerar el pedido hecho por el Consejo Federal de la Federación Ferroviaria, para una acción de conjunto a fin de obtener la readmisión de las víctimas de los últimos movimientos huelguistas en los ferrocarriles Sad y Pestifica. Sud y Pacífico.

Aunque ese pedido no dice claramente

en qué consiste esa acción de conjunto, la Comisión Directiva ha tomado como base la resolución publicada en los diarios, que han adoptado los Consejos de la F.

O. R. A., la Ferroviaria y la Marítima, y que se reflere a la realización de una huelga general en el plazo más breve. Considerada detenidamente la situa-

ción económica actual de la clase traba-jadora, y la de los ferroviarios especialjadora, y la de los terroviarios especiamente—agotados por el sinnúmero de huelgas a que han sido llevados en los últimos tiempos—la Comisión Directiva cree que no es el momento oportuno para la empresa de tan grandes esfuerzos y sacrificios.—Pero considerando que enra la empresa de tan grandes estuerzos y sacrificios.—Pero considerando que entre los obreros que se encuentran sin readmitir en el Sud y el Pacífico, hay muchos que han sido excluídos injustamente por dichas empresas, cree que el arbitraje es la solución razonable y extera del conflicto.—La constitución de un tribunal arbitral que estudiara minuciosamente los antecedentes de cada huelguista excluído, sería la mejor forma para que volvieran a sus puestos de trabajo los verdaderamente dignos de tal cosa y para que sólo quedaran excluídos los que pudieran ser responsables directos de delitos o de hechos que estén en pugna con el criterio honrado y honesto que debe presidir todos los actos de las organizaciones obreras."

Los fundamentos de esa resolución, se-

Los fundamentos de esa resolución, se-rán expuestos detenidamente en una no-

ran expuestos detenidamente en una no-ta especial que no podremos terminar hasta mañana y que enviaremos en cuan-to quede redactada y firmada. Entretanto, reciban los saludos cordia-les, por la Comisión Directiva; José S. Sebastián, presidente.—Américo J. Bali-ño, secretario gerente.

Buenos Aires, mayo 14 de 1918.

Al Consejo Federal de la Federación Ferroviaria.—Presente.

De nuestra estima:

Esta nota tiene por objeto fundamen-tar la resolución adoptada por la Comi-sión Directiva en su reunión de ayer y que fué de inmediato comunicada a ese Consejo.

Ante la nota enviada por ese consejo-con fecha 7 del actual, la Comisión Di-rectiva ha debido preguntarse en primer término, si es en realidad una mano ami-ga la que se nos tiende.—Se ha debido ga la que se nos tiende.—Se na dendo preguntar eso, porque la experiencia nos ha enseñado ya, a dudar de los buenos deseos y protestas de amistad de la Federación. A pesar de todo, la aceptamos como expresión de los sentimientos solidarios que en estos momentos puedan animar a los miembros del Consejo, pero sin dar a ese hecho la trascendencia que importaría un cambio fundamental de actitud de esta Comisión Directiva frente a ese Consejo Federal.

cese Consejo Federal.

Se nos pide solidaridad sin decirnos claramente hasta donde deberá alcanzarella ni en qué forma debe prestarse; pero hemos visto por las resoluciones adoptadas por los Consejos de la F. O. R. A., la Marítima y el de ustedes, que existe el propósito de realizar una huelga general en el plazo más breve.

Ante todo eso, la Comisión Directiva se ha planteado esta pregunta: ¿es el actual momento oportuno para pensar seria-

tual momento oportuno para pensar seria-mente en una huelga general? Y para contestarse esa pregunta, ha analizado debidamente la situación actual, tocando debidamente la situación actual, tocando todos los siguientes puntos: pésima situación económica de la clase trabajadora en general y la de los ferroviarios especialmente, debido a las numerosas huelgas a que han tenido que responder en los últimos tiempos; desmoralización y desorientación de los ferroviarios federados, ante las consecuencias fatales de las últimas huelgas y los hechos acaecidos en

el Consejo Federal; divorcio casi absolu el Consejo Federal; divorcio casi absoluto entre los nuestros asociados y los federados, debido a la campaña de difamación y calumnia, llevada a cabo desde
ese Consejo por medio del empleado
Mansilla; estado de ánimo completamente contrario a otra huelga, en el personal de los ferrocarriles Sud y Pacífico; influencia disolvente del sindicato anárquico de los ferrocarriles del Estado; preparación y envalentonamiento de las emquico de los ferrocarriles del Estado; pre-paración y envalentonamiento de las em-presas por los fáciles triunfos que ha ob-tenido; predisposición de la opinión pú-blica, en contra_de toda nueva huelga porque éstas afectan profundamente a la economía nacional; situación del gobier-no, que por decoro deberá mostrarse ener-tica. Todas estes questiones y atras que gico. Todas estas cuestiones y otras que escapan al detalle han sido estudiadas serenamente por la Comisión Directiva, llegando a la conclusión de que no es el

llegando a la conclusión de que no es el actual momento oportuno para pensar seriamente en una huelga general "que presente ciertas probabilidades de éxito. Esto en cuanto se relaciona a la situación general del gremio. Pero observando nuestra situación especialmente, encontramos nuevos motivos para no acceder al pedido que nos hacen. En eferto: existe un marcado odio por parte de los federados hacia nuestros socios. los federados hacia nuestros socios.— Diariamente, de un extremo al otro de la república, se producen hechos e inci-dentes que demuestran ese odio; publicaciones insultantes y deprimentes; ame nazas permanentes que se hacen ya se por medio del anónimo cobarde o ya sen utilizando la fuerza que da la superio-ridad numérica; boycott en el trabajo contra nuestros compañeros; en una pala-bra, toda una acción premeditada y per-manente contra "La Fraternidad" y sus hombres, acción que en ciertos mo-mentos ha alcanzado los extremos de la infamia. Hay más: hay en muchos el deseo vehemente de que "La Fraterni-dad" se embarque en una huelga, para darse el triste placer de traicionarla: hay federados que están preocupados en la confección de una lista de obreros del taller y del tráfico, que podrían en cual-quier momento reemplazar al personal quier moment de máquinas.

T todo ese odio ha sido fomentado desde Belgrano 2169. Tal vez los miembros del Consejo no serán los autores de esa campaña en nuestra contra; tal vez los empleados de confianza, Mansilla y Giordano, la habrán llevado a cabo a es-paldas del Consejo; pero de cualquier modo hay que reconocer que al Consejo le corresponde la responsabilidad, por no haber sabido evitar a tiempo esas bajas maniobras que contra nuestra organiza-ción se hacían y de las que forzosament debía tener conocimiento—indicios por lo menos—por las propias circulares que en nombre del Consejo se enviaba a las sec-ciones. Claro está, que para que esa campaña encontrara eco entre los federaha debido haber una razón suprema —Ella la encontramos en la incapacidad de la mayoría de los federados para sa-ber apreciar las causas reales de los fracasos habidos y establecer las responsabi-lidades consiguientes. Esa incapacidad ha sido entonces, explotada hábilmente en contra "La Fraternidad", atribuyén dole la culpa de todos los fracasos, y los federados han seguido esa pista falsa, cuando hubieran podido comprobar fá-cilmente el engaño de que eran víctimas tomando como base nuestra oposición sis-temática al sistema de las huelgas par-ciales. Consecuencias de todo ese engaño adoptado como sistema, ha sido el en tronizamiento de un aventurero del mo vimiento gremial, que a fuerza de auda cia hundía la organización en el descré dito y la ruina, quien sabe por cuenta de

Todo eso plantea la necesidad de que el Consejo Federal no caiga en el error de seguir por el mismo camino. Tienen ustedes la obligación moral, includible, de aprovechar la dura y dolorosa expe-riencia para cambiar de táctica y reha-cer la obra destruída. La Federación eer la obra destruída. La Federación necesita ante todo reorganizar sus fuerzas y disciplinarlas. Realizando este propósito con sinceridad, debe llegar también hasta el cambio del sistema de organización, porque éste se presta a la indisciplina. La autonomás ilimitada lleva fatalmente a la desorganización y da lugar y facilidad al entronizamiento de elementos extraños, a charlatanes de oficio que con habilidad y audacia arrastran a la masa ignorante hasta colocarla bajo las garras del enemigo, al cual esos charlatanes sirven admirablemente.—Organizar, disciplinar, educar esa masa, deganizar, disciplinar, educar esa masa, de-be ser la misión fundamental de ese Consejo, si quiere trabajar efectivamente por porvenir de la organización obrera fe-oviaria. Sobre todo, bay que educar a la masa para que sepa obedecer a los que sepan mandar y para que sepan com-prender cuando se les manda mal para que puedan darse los dirigentes que sepan mandar bien. Volviendo al actual conflicto, debemos

apuntar algunas observaciones: Está apunar aigunas observaciones: Esta comprobado plenamente, que las huelgas del Sud y del Pacífico han sido una consecuencia lógica de las facultades extraordinarias que tenía el secretario rentado de la Federación. Esa huelga no tenía ningún motivo legal, y de aquí resul-ta otra vez la responsabilidad del Conse-jo Federal, que ha debido ver el asunto por sus propios ojos y no por los de su empleado. Pero las empresas ganaron la partida: fueron las vencedoras y como tales se creen con derecho—el derecho que da la fuerza—para imponer condi-ciones. Es una situación que hay que aceptar en lo que tenga de irremediable, pero que bajo ningún pretexto hay que complicar para no hacerla irremediable del todo. Tan seguras se muestran las empresas de su victoria, que hasta han desechado la intervención personal del presidente de la República; y es porque creen tener en sus manos el medio de ase-

gurar la exclusión definitiva del trabajo de hombres cuyos antecedentes los hacen peligrosos para la seguridad de la em-

¿Existe en realidad ese elemento peli groso? Es algo que no se puede afirmar ni negar en absoluto. Pero lo que es indudable, es que no todos los obreros sin readmitir són peligrosos. Nos consta que hay muchos acusados del simple delito de pertenecer a la Federación y ha-cer propaganda. De ahí que sea nece-sario estudiar los antecedentes de todos y cada uno de los obreros sin readmitir, para ver si en realidad hay alguién que deba ser excluído porque no merezca la defensa de la organización. Y el arbi-traje, es el medio inteligente que debe ponerse en práctica. Un tribunal arbi-tral que estudiara los antecedentes per-sonales de cada compañero afectado, estamos seguros que resolvería favorable-mente el conflicto para la gran mayoría

de los que actualmente se encuentran se-parados de su puesto.

Hay que plantear el arbitraje, pués, si se quiere dar al conflicto una solución le-gal y estable. Y recién si las empresanegaran a aceptar ese arbitraje, afrontando todas las responsabilidades de su actitud ante la opinión pública, vendría

el pensar en otras medidas más graves.
Hemos tenido que escribir tanto para explicar bien el fundamento de la resolución adoptada. La Comisión Directiva hubiera explicado personalmente todas estas cosas a ose Consejo Federal, si no impulsione terminantemente la situaterminantemente la situación en que hoy se encuentran colocadas las dos organizaciones, situación provo-cada por la resolución del último congrecada por la resolución del ultimo congre-so de federados, que resolvió hacer la fu-sión por su cuenta absorbiendo "La Fra-ternidad" y por cuyo motivo, le es im-posible a la Comisión Directiva tratar directamente con ese Consejo. Esa reso-lución, repetimos, es la que fatalmente nos separa y esperamos que ustedes así lo comprendan. Esperando que ese Consejo sabrá apre-

esperando que ese consejo saora apre-ciar todo el grado de sinceridad que ha animado a la Comisión Directiva en este asunto, saludamos cordialmente, por la Comisión Directiva.—José S. Sebastián, presidente, -Américo J. Baliño, secretario

Buenos Aires, mayo 17 de 1918. amaradas José San Sebastián y Amé-rico J. Baliño, Presidente y Secretraio de "La Fraternidad".

Estimados camaradas: Hemos recibido vuestras notas de fe cha 13 y 14, conteniendo la primera la resolución que la Comisión Directiva adoptó sobre nuestra nota de fecha 7, la segunda los fundamentos en que, según ustedes, se apoya la resolución de re-

Este Consejo Federal, después de estu-diar con la debida atención el contenido de ambas comunicaciones no puede me-nos que manifestar la dolorosa impresión recibida al constatar en ellas conceptos inamistosos y la ausencia del alto espíri-tu de solidaridad obrera, que no esperá-bamos hallar en los miembros de esa co-comisión. Y declaramos sinceramente nuestra sorpresa tanto más cuando casi se pone en duda la pureza de sentimientos que ha inspirado nuestra franca y leal nota de fecha 7.

El acto del Consejo Federal, al diri-girse a esa Comisión Directiva, considera girse a esa Comisión Directiva, considera-mos deber juzgarse por lo que importa una nueva orientación de nuestra insti-tución y nunca jamás como una inten-ción malevolente, según se desprende de la vuestra, contra la institución que repre-sentáis. No esperábamos, en verdad, que esa Comisión Directiva contestara en la forma que lo ha hecho, derivando la cues-tión sobre el terceno resbaladizo de notión sobre el terreno respaladizo de po-lémica sobre hechos y cosas pretéritas, y en el cual nos resistimos a entrar. Y no on el cuai nos resistants a entrar. I nos explicamos esa actitud, porque al dirigirnos a esa Comisión Directiva, habíamos tenido muy en cuenta las reiteradas declaraciones hechas por ustedes, según las cuales no apoyábais ni os consideráhais obligados a prestar solidaridad mien-tras ésta no os fuera solicitada directa-mente por este Consejo Federal. Nuestra nota de fecha 7, breve pero sin ninguna clase de eufemismo condensaba en

ninguna elase de eufemismo condensaba en pocas líneas nuestra situación y reflejaba el estado de ánimo de este Consejo, quien no solamente solicitaba vuestra solidaridad por nota, sino que, para evitat toda posible confusión y aclarar cualquiera duda que pudiera tener esa Comisión Directiva, había facultado al que suscribe para concurrir a vuestra reunión.— Y mientras pensábamos que nuestra petición jamás podría ser rechazada desde que, podría decirse que ella se fundamentaba en declaraciones claras e intergitaba en declaraciones claras e intergiversables de esa Comisión Directiva, re cibimos la ingrata impresión que la lec tura de vuestras notas produce en todo espíritu obrero, porque con ellas, ade-más de no corresponder a los elevados fines solidarios que expresábamos en la nuestra y confiábamos encontrar en us-tedes se llega—lo repetimos—al extremo de insinuar que tras nuestra mano ami-ga pudiera ocultarse una celada contra vuestra organización.

de rechazar semejante impu no las demás apreciaciones que se hacen en la vuestra última sobre hechos y cosas ocurridos, ofensivas para nosotros y deprimentes para el gremio en general, nos revelan un estado de ánimo irrefle-xivo y enconado, que, si pudiera tener algún fundamento en los acontecimientos producidos en el gremio durante los úl timos meses, en cambio, nos parece que carece de oportunidad y no guarda si-quiera remota relación con el problema que os planteábamos en nuestra nota anterior. En virtud de tal circunstancia muchas consideraciones, que por obvias omitimos, el Consejo Federal cree de to-

do punto de vista inútil e innecesario cualquier debate sobre hechos consumados. El gremio ferroviario, que conoce todo lo ocurrido, sabrá hacer justicia y colocar el índice de la conciencia proletaria tanto a los que han fomentado la lucha fraticida como a los que con vanos pretextos tratan de prolongar inútil e indefinidamente ese lamentable estado de cosas.—Lo que preocupa y desea este Consejo es la desaparición de ese estado de tirantez que periodica por igual a amde tirantez que perjudica por igual a am-bas entidades y a todos los ferroviarios en general, en beneficio exclusivo de las empresas, nuestro enemigo común.—Y es-to es más que un simple deseo: es nues-

tra más firme decisión. No consideramos que deba prolongarse la guerra fraticida entre la familia ferroviaria; no es posible prolongar esta si-tuación de inamistad que sólo sirve para tuación de inamistad que sólo sirve para sacrificar nuestros comunes intereses y aspiraciones, máxime cuando tenemos que hacer frente a un adversario poderosisimo que está siempre en acecho y el cual, aproyechando nuestros litigios, hoy quiere destruír la Federación para poder hacer mañana lo mismo con "La Fraternidad". Y es en virtud de ese firme propósito unionista y del vehemente deseo de hacer desaparecer la discordia existente, que este Consejo se cree obligado tente, que este Consejo se cree obligado a no debatir todos los problemas que directa o indirectamente se rozan en vuestras notas, dado que el debate, además de inútil, podría resultar contraproducente por cuanto él pudiera exacerbar las pasiones y prolongar el distanciamiento existente. Es, pues, fundamental la cuestión planteada con nuestra nota de fecha 7. Lo que ahora nos preocupa, y esperamos preocupe también a esa Comisión Directiva, es el enemigo que a uno y otro nos amenaza. Las ema no debatir todos los problemas que dique a uno y otro nos amenaza. Las em-presas tratan hoy de quebrantar nuestra organización, y, si lo consiguieran, esta-mos seguros, que mañana intentarían hacer lo propio con la vuestra. Y plantea-do en estos términos el conflicto—que son los únicos que corresponden a la realidad, nos permitimos preguntar: ¿Será posible que ustedes presencien impasibles como el enemigo se ensaña con una de como el enemigo se ensana con una de las víctimas sin que vuestra ayuda, que puede y debe ser prestada, corra al lado de los hermanos vuestros para salvarlos del peligro? Esto es, camaradas el problema que os sometemos y esperamos re

solveréis con altura y dignidad.
El Consejo Federal no puede compartir
vuestra apreciación del momento, según la cual las empresas han ganado la partidad; vale decir: que la fiera ha devorado la presa. Si bien es cierto y acepta mos el principio de que la fuerza da de rechos para imponer condiciones, las em-presas, a pesar de haber puesto en juego toda la fuerza que les da su estrecha solidaridad y fuerzas ajenas para imponer su despóticos caprichos a los federados, éstos no han tenido de su parte toda le fuerza de la solidaridad para vencer a aquellas. Otra cosa hubiera sido la si-tuación de aquellas si frente a todas sus fuerzas coaligadas hubieran estado los fe-rroviarios de toda la República junto con los demás trabajadores organizados! No ha sido, así, desgraciadamente; las em-presas vencieron, aunque aparentemente, una parte; han vencido en la misma forma que vencieron a los maquinistas y foguistas en su memorable lucha de 1912. -Pero hay ahora una diferencia funda-nental. En aquella ocasión La Frater nidad hubo de aceptar la situación que le creaba la victoria de las empresas, por que dió derecho a seleccionar el personal

porque era irremediable la situación.

La vuestra era la única organización (desde que nuestra entidad recien daba, puede decirse, sus primeros vagidos) y puede decirse, sus primeros vagidos) y no obstante los 52 días de sacrificios que no obstante los 52 días de sacrificios que exigió aquella lucha, las empresas consiguieron una victoria casi definitiva.—Hoy en cambio, la situación es afortunadamente distinta.—La Federación no puede aceptar como irremediable la situación creada por los últimos conflictos, puesto que ellos—por hallarse circunscriptos a dos únicas empresas—sus resultados pueden ser modificados favorablemente con una acción más amplia.—Si a estas consideraciones se agrega el hecho de que durante los conflictos aludidos—por las circunstancias que son del dominio púdurante los conflictos aludidos—por las circunstancias que son del dominio pú-blico—los maquinistas y foguistas perma-necieron indiferentes, se comprenderá fácilmente que no estamos en una situación irremediable.

En el año 1912 la situación era irremediable porque las empresas habían vencido a toda la fuerza organizada, lo que no ha ocurrido hoy.—Fué vencida una parte, pero como todo el gremio está organizado, nos basta abandonar los prejuicios y el amor propio para convertir especies cios v e amor propio para conve escaramuza en batalla decisiva, que se trueque en hermosa victoria. Si La Fraternidad se compenetra del

peligro que comportan para sí mis-ma estos aparentes triunfos de las emma estos aparentes triunfos de las em-presas y acude a nuestro llamado solida-rio, la victoria que las mismas empresas se atribuyen tendrán el mismo alcance que las de Pirro.—Y considerando la gravedad de la situación creada por el éxito parcial y momentáneo de las em-presas; por el peligro que ese afianza-miento tiene para la organización y las conquistas, nos hemos dirigidos a ustedes buscando el nunto que nos une con un proconquistas, nos nemos dirigidos a ustedes buscando el punto que nos une en un pro-pósito común y no los errores que han motivado la separación. Queremos nue-vamente que la Comisión Directiva, por su parte, se coloque en las mismas alturas de mira y en el plano de inteligencia y de concordia en que nos hemos colocado nosotros. Estamos seguros que si la Comisión Directiva comparte estos senti-mientos, muchos de los males que seña-lamos en los fundamentos de su resolu-ción han de desaparecer de inmediato. Por lo demás, en cuanto a nosotros se refiere—aun cuando estas manifestacio-

nes puedan ser interpretadas por los es-

píritus mezquinos como fruto de circuns tancias apremiantes o debilidad—decla-ramos que hemos sido y somos partidarios sinceros de la unión y que, además de de-plorar la guerra fraticida, estamos deci-didos a no omitir esfuerzo alguno hasta conseguir que la concordia reine de nuevo en la familia ferroviaria.

en la familia ferroviaria.

Esperamos, pues, que esa Comisión juzgue la situación con altura de espíritu y contribuya de su parte, a tender un velo sobre el reciente y doloroso pasado. Si ayer hemos tomado los puntos de discordia para llegar a una inteligencia, y en cambio fuímos conducidos a un distanciamiento lamentable, elijamos hoy los puntos de contacto—y que son muchos, podemos decir los fundamentales—para llegar a lo que es una necesidad chos, podemos decir los fundamentales —para llegar a lo que es una necesidad generalmente sentida por todo el gre-mio: la unidad de acción. Expresados, así sin ambajes, los sen-timientos que animan al Consejo Federal,

debemos manifestar que no es posible aceptar vuestra indicación sobre la so-lución del actual conflicto. Al declarar esto, queremos dejar bien sentado que este Consejo Federal no ha encarado la cuestión con un punto de miras extremo A pesar de reconocer que las acusacio-nes de las empresas, al calificar de delin cuentes y agitadores profesionales a per-sonas que llevan muchos años en su ser-vicio, como ocurre con la totalidad de los vicio, como ocurre con la terra de componentes destituídos, carecen de fundamento, el Consejo Federal, al solicitar la cooperación de los trabajadores, incluso la de ustedes, haciendo honor a la si-tuación real del gremio, no ha tenido inconvenientes en aceptar, antes de recu-rrir a cualquiera medida extrema, los procedimientos conciliatorios aconseja-dos por la Federación Obrera Regional

dos por la Federación Obrera Regional Argentina.

Como ustedes, no ignoran, hemos acep-tado la mediación del presidente de la República cón el objeto de evitar toda medida extrema. Y es del dominio pú-blico que éste reconoció la justicia que nos asiste al solicitar de las empresas la readmición de todo el parsonal destino. nos asiste al solicitar de las empresas la readmisión de todo el personal destituído. No ha entrado, pues, en nuestros
cálculos embarcar a la clase obrera y a
los ferroviarios en particular a una huelga inconsulta. Hemos preferido antes
los procedimientos conciliatorios aconsejados por la F. O. R. A. Sin embargo,
las empresas nada han hecho para evitar tales medidas. Antes bien, han rechazado la indicación del primer magistrado en el sentido de readmitir, sin exclusión ninguna, a todo el personal declusión ninguna, a todo el personal de-clarado cesante. Y lo han hecho, seguramente, por las mismas razones que ex-ponen ustedes, en la nota de fecha 14: "porque creen tener en sus manos el medio de asegurar la exclusión definitiva del trabajo de hombres cuyos antecedentes los hacen peligrosos para la seguridad de as empresas'

Como se ve, las empresas, en esta oportunidad, para justificar su conducta no han hallado siquiera nuevos adjetivos; pues los que se aplican ahora a nuestros

compañeros son una repetición de los empleados en contra el personal de trac-ción en 1912: "agitadores profesionales y piratas" y nada más.

Ahora bien: ante la actitud de las em-presas que se niegan obstinadamente a acentor la petición conditiotoria del proaceptar la petición conciliatoria del pre-sidente de la República, ¿creen sincera mente los camaradas que integran la Co-misión Directiva que encuadra la propo-sición de arbitraje, en esa circunstancia? —Reflexionen bien los camaradas la pro-posición presentadas invegnos con la deposición presentada; juzguen con la de-bida imparcialidad la situación que rodea el conflicto y concluirán con nosotros estamos seguros, por comprender que no es posible ya la constitución de un tribunal arbitral para juzgar la situación personal de cada uno de los destituídos. Después de la negativa de las empresas de atender la indicación presidencial ereemos que lo único que corresponde es

prepararse a una acción enérgica y ge neral de los trabajadores. Nosotros no podemos engañarnos a si mismo. Con todo que apreciamos en su exacto valor la crítica situación eco-nómica a que ustedes hacen referencia, consideramos, que no debe escapar a los hombres sinceros, que actúan en el movimiento obrero con propósitos elevados y francos, la importancia que tienen los factores de orden psicológicos. — Un orientación nueva en las relaciones de las dos instituciones, inspirada en fines honestos de solidaridad recíproca; la actitud solidaria de toda la clase obrera or-ganizada del país con todos los ferrovia-rios—si habríamos de empeñarnos en una nueva lucha en defensa de los derechos en peligro,—serían factores que exalta-rían la acción combativa de los ferrovianitivo y permanente de nuestras organi-

Por todo esto deseamos que los cama-radas de la Comisión Directiva, analicen con detenimiento y sin preconceptos, las razones expuestas, que como se ve, se ins-piran en los más fundamentales intere-

piran en los mas fundamentales intereses del gremio y son un reflejo fiel de la realidad circundante.

Y esperamos que verán, como nosotros, la necesidad que hay de defender—hoy más que nunca—la estabilidad del personal y el derecho de asociación que las empresas se empresas en escapación.

empresas se empeñan en desconocer. Así, pues, que si vemos la necesidad de apelar a la huelga general—no es porque desconozcamos los sacrificios que cción comporta para el gremio, y a los trabajadores en general—sino por ser clla la única medida eficaz que puede de-terminar a las empresas a deponer su terca intransigencia. Y, finalmente, como tenemos la seguridad que estos anhe los son compartidos por todos los ferro viarios, queremos creer que esa Comisión Directiva, dándose cuenta del verdadero alcance de nuestra invocación solidaria, prestará su más entusiasta y decid cooperación a la batalla que hemos

emprender junto con todos los trabajadores del país para asegurar un hermoso porvenir a la organización proletaria. Con lo expuesto, creemos haber fijado

Con lo expuesto, creemos haber fijado con toda nitidez los propósitos unionis-tas que nos anima y a la vez explicado el alcance del pedido solidario formulado

en nuestra nota de fecha 7.

En la confianza de ser comprendidos, os saluda fraternalmente. Por el Consejo Federal,—Francisco Rosanova, secretario general.

Buenos Aires, junio 3 de 1918. Compañero Américo J. Baliño, Secretario gerente de "La Fraternidad".—Alber-ti 354.—Capital.

ti 354.—Capital.

De nuestra consideración:

No habiendo recibido aún contestación
a nuestra nota última, y teniendo conocimiento que la comisión directiva se ha reunido posteriormente al envío de la mis-ma, nos hacemos un deber el comunicarle que el Consujo Federal vería con agrado que se remitiera a la brevedad la contes-tación susodicha, o se le diera conocimiento de las causas que han existido para que esa secretaría no comunicara la resolu-ción que la Comisión Directiva ha tomado

al respecto. Esperando dará satisfacción a esto pedido, le saluda en nombre del Consejo Federal,-Francisco Rosanova, secretario

Buenos Aires, junio 4 de 1918. Camarada Francisco Rosanova, secretario general de la Federación Ferrovinria— Belgrano 2169.—Presente. De nuestra consideración:

Adjuntamos a la presente la contesta-ción a la última nota de ese Consejo Fe-

Como verá, la respuesta lleva fecha anterior, pues esperábamos que usted nos comunicara el actual domicilio oficial do la Federación, después de los hechos co-

Hoy recién lo hace, y en consecuencia nos apresuramos a enviarle la contesta-ción de referencia. Ealudamos cordialmente—José San Se-bastián, presidente.—A. J. Baliño, secre-

tario-gerente.

Buenos Aires, mayo 23 de 1918.
Al Consejo Federal de la "Federación Ferroviaria"—Belgrano 2169—Capital.
Por la presente llevamos a conocimiento de ese Consejo Federal, que la Comisión Directiva de esta organización ha resuelto confirmar en todas sus partes, la resolución adoptada en fecha 13 del actual con motivo del pedido que ustedes hicieron oportunamente.

cieron oportunamente.

Insistimos en esa resolución, porque no sólo vuestra nota última no aporta a la discusión del asunto ningún argumento nuevo, sino que ella y los hechos producidos posteriormente nos confirman de que dos posteriormente nos confirman de que la única viable y lógica solución del con-flicto pendiente con las empresas, de los ferrocarriles Sud y Pacífico, se ha de ha-llar por medio del arbitraje que hemos aconsejado. Es la única solución que las empresas se verán moralmente impedidas de rechazar, porque de hacerlo, se colocarían en una situación de odiosa intransigencia que les enajenaría de inmediato las simpatías de la opinión pública.

Recapacite ese Consejo y colóquese dentro de la realidad del momento actual, dejando de lado lirismos revolucionarios para hacer obra práctica en beneficio de los compañeros exonerados injustamente a raíz de las últimas huelgas.

Nuestra sinceridad y nuestra experien-cia hacen que entendamos así la solidari-dad obrera que pstedes invocan, y ello es también, precisamente, lo que nos dará los medios para afrontar las consecuencha con las empresas.

Saludamos cordialmente a ese Consejo, cias del monento actual, en nuestra lupor la Comisión Directiva,—José San Sebastián, presidente.—Américo J. Baliño, secretario-gerente.

Buenos Aires, junio 12 de 1918. Camaradas José San Sebastián y Américo J. Baliño, presidente y secretario de La Fraternidad.—Alberti 354.—Capital. Estimados camaradas:

Obran en nuestro poder vuestras aten-tas de fecha 23 del mes ppdo. y 4 del o-rriente, de cuyo contenido tomamos de-

En vista que, no obstante le expuesto en nuestra nota de fecha 17 de mayo, esa Comisión Directiva ha creído conveniente confirmar en un todo su anterior resolu-cióón, el Consojo Federal—finne en su propósito de llegar a una inteligencia con esa entidad y como acto de deferencia hacia la misma-aree conveniente, antes de adoptar una resolución definitiva, soliciar a esa Comisión Directiva una más amplia aclaración sobre el alcance y signi-ficación de la precitada resolución.

Porque, como se recordará, en nuestra nota anterior, al referirnos a la proposi-ción del arbitraje, manifestamos que desción del arbitraje, manifestamos que des-pués de la mediación del primer magistra-

do, entendíamos que ese procedimiento había quedado de hecho descartado. Ahora bien; desde el momento que esa Comisión Directiva insiste en la resolución anterior, sin tomar en cuenta las observaciones nuestras, deseamos tenga la deferencia de explicarnos con la mayor claridad posible, en qué forma y de qué modo debiera constituirse el tribunal ar-

bitral que ustedes propician, a fin de po-der adoptar una resolución al respecto. Estimaríamos, además, nos manifesta-ran la intervención que debiera corres-ponder a esa Comisión Directiva, en el supuesto caso que el procedimiento que nos aconsejase pudiera llevarse a la prác-

Aparte de estas aclaraciones de fundamental importancia, deseamos conocer en forma clara y categórica el pensamiento de esa Comisión Directiva sobre los pro-pósitos de unión y de concordia que ex-poníamos en nuestra anterior. Necesitamos saber si comparte o no los descos de este Consejo, y si está dispuesta —como lo estamos nosotros—a no omitir medios para cerrar definitivamente el triste ciclo de tirantez y de luchas fraticidas, e iniciar una nueva erà de concordia e inteligencia entre la familia fecretario general.

REGLAMENTACION DEL TRABAJO

Decreto del Poder Ejecutivo

A continuación publicamos los decretos diurno y con 100 por ciento cuando sea reglamentarios del trabajo de los ferroviarios, fruto de la gran huelga de octu
Art. 6º—En todo servicio de oficina que

viarios, fruto de la gran huelga de octu-bre asado, a fin de que los obreros y em-pleados, se compenetren de su contenido y exijah su extricto cumplimiento. En los números sucesivos de El Obrero Perroviario, daremos a conceer los demás decretos y resoluciones de la Dirección General de Ferrocarriles, que se comple-mentan y aclaran los que van a continua-ción.

Buenos Aires, octubre 11 de 1917.

Considerando:
1º—Que en el conflicto actual surgido entre las empresas de ferrocarriles nacio-nales y su personal, la reglamentación del trabajo es una de sus determinantes más

influyentes y decisivas;

2:—Que siendo el P. E. Nacional quier debe proceder a esa reglamentación por los aspectos que ella ofrece en cuanto a sus caracteres técnicos y administrativos, que derivados de una ley orgánica espe-cial tienen un régimen propio cuya aplicacorresponde exclusivamente a la aucion corresponde exclusivamente a la au-toridad administrativa nacional, a quien la ley encomienda vigilar e imponer su cumplimiento.

3º—Que dada la naturaleza e importan-

cia de los servicios públicos inherentes al transporte ferroviario, la suspensión pro-longada de los mismos puede llegar a caugrandes trastornos, como ya ha suce-o en la huelga ferroviaria de 1912, sin que el gobierno ni ninguna de las entida-des representativas de intereses econó-micos encontraran los medios de prevenirlos y menos de conjurar los grau-des daños que produjo a la economía na-cional en los 52 días de su duración, no obstante haber sido parcial, por estar cir-cunscripta al personal de conductores de comotoras;

4:—Que la ley general de ferrocarriles úmero 2873 faculta al P. E. de la Nación para dictar reglamentaciones sobre la materia, a cuyo cumplimiento están terminantemente obligadas las empresas;

5. Que, por consiguiente y hasta tan-se promulgue la ley reglamentaria del trabajo ferroviario, actualmente a consi-deración del H. Congreso, procede adop-tar provisionalmente por parte del P. E. las medidas conducentes a solucionar las divergencias suscitadas,

El Poder Ejecutivo de la Nación, DECRETA:

Artículo 1º—La jornada diaria normal de 8 horas de trabajo efectivo, o 48 horas de 8 horas de trabajo erectivo, o 48 horas semanales, será la que corresponde al servicio ordinario de los obreros de talleres y demás empleados y obreros ferroviarios de la República, cuyas funciones estén directamente relacionadas con la seguridad y regularidad de la circulación de los trenes. e los trenes. Art. 2º—Queda exceptuado del artículo

personal de telegrafistas de las responsable de la conservata de las estaciones centrales o cabeceras y empleados de oficinas de las superintendencias generales, en que la intensidad del trabajo lo requiera, para los cuales la jornada deberá reducirse a 6 horas.

El personal de los servicios del tráfico en las estaciones intermedias y

fico en las estaciones intermedias y en los de la línea, los jefes, auxiliay encargados de cargas y enco-ndas, agentes de intercambio y boleteros, para los que, tratándose de trabajo discontinuo, podrá exten-derse la jornada a 12 horas o 72 por semana.

por semana. El personal de trenes cuya jornada será de 8, 9 y 10 horas, o sean 48, 54 y 60 horas por semana como má-ximo, según se trate de trenes de pasajeros y maniobras, trenes mix-tos, servicio de cargas y balastro, respectivamente; así como el perso-nal de conservación de la vía para quien las jornadas serán de 10 ho-ras diarias o 60 por semana. Tratándose de servicios discontinuos

en estaciones de poco tráfico en que es necesaria la permanencia del per sonal, podrá no limitarse la jornada de trabajo de éste, esgún sea la me-nor intensidad del tráfico de trenes, apreciada por la Dirección General de Ferrocarriles. Art. 3º—La duración de los ciclos del

trabajo continuo y de los descansos, será motivo de reglamentaciones especiales que motivo de reglamentaciones especiales que se dictarár, teniendo en cuenta las carac terísticas de las funciones de cada servicio. Estas reglamentaciones deberán prever la distribución y número máximo de horas de trabaje, y mínimo de descanso. Las condiciones de admisión y ascensos categorías de empleos y mínimos de suedos, primas, salarios y viáticos, serán comunicadas a la Dirección General de Ferrocarriles.

rocarriles. Art. 4º—Las horas de trabajo efectivo ue excedan al máximo previsto para ca-a cielo y todo trabajo efectivo que entre os períodos supere al máximo admitido, erá considerado como trabajo extraordi-

Art. 59-En los casos accidentales que no hayan sido considerados en las regla-mentaciones a que se reflere el artículo 3, las horas de trabajo extraordinarias se abonarán con 50 por ciento de aumento a las retribuciones que correspondan en unidades de horas, cuando el servicio sea

Art. 62—En todo servicio de oficina que alcance a 6 horas continuas de trabajo. se otorgará un mínimo de 20 minutos para tomar alimento, computándose ese tiempo como servicio efectivo.

Art. 7:—Los empleados que no se hallen comprendidos en las reglamentaciones, especiales que establezcan ciclos de trabajos y descances consentivos, no reconstitua por porte de la companya del companya de la companya del companya de la companya del companya de la companya de la companya de la companya de la companya del companya de la companya

nes especiales que establezcan ciclos de trabajos y descansos consecutivos, no po-drán ser privados de un día de descanso por cada 6 días de trabajo efectivo. Art. 8?—En las oficinas donde trabajen más de tres empleados, el día de descanso a que se refiere el artículo anterior será alternado con un domingo o festivo y otro hábil.

otro hábil.

Art. 9:—Al otorgarse el descanso sema

nal, no podrá recargarse las horas de ser-vicio al resto del personal, salvo conven-

ción en contrario. Art. 10.—Donde no sea posible relevar art. 10.—100 de no sea posible relevar al personal continuamente por razones de servicio, los empleados tendrán derecho a gozar de una licencia semestral de 15 días o anual de 30, a opción de los interesados, en compensación de la falta del descanso hebdomadario.

Art 11.—Con execución de las com-

Art. 11.—Con excepción de los com-prendidos en el artículo anterior, a todo empleado u obrero en funciones de carácter permanente, y después de un año de servicio, se le concederán 15 días de licencia con goce de sueldo, en término de dos meses para su tramitación, salvo los casos de urgencia reconocida, en que se concederán de inmediato, o de exigencias impostergables del servicio que obligue a prorrogarlas.

Art. 12.—En los casos de faltas al servicio por enfermedad comprobada por certificados otorgados por el servicio mécertificados otorgados por el servicio médico del ferrocarril y que no se trate de accidentes del trabajo comprendidos en la ley número 9688, se concederá 45 días de licencia con goce de sueldo por año. La comprobación del uso injustificado de este beneficio, dará motivo a la inmediata exoneración del empleado.

Art. 13.—Cuando la enfermedad execda del tiempo establecido en el artículo anterior la licencia podrá prorrogarse sin

anterior la licencia podrá prorrogarse sin goce de sueldo de un mes por cada año de antigüedad en el servicio, reservándo-se el empleo durante ese tiempo hasta el límite de un año.

Art. 14.—Cuando el empleado deba

presentarse a cumplir su servicio militar obligatorio, se reservará el empleo durante el tiempo del mismo y la reincorpora-ción se hará con la presentación de la li-breta de enrolamiento con las constancias

de tal servicio.

Art. 15.—Todo traslado motivado por un cambio de destino deberá hacerse con el pago del viático y los gastos de movi-lidad que reglamentariamente correspon-den para el empleado u obrero y su fa-milia.

Art. 16.—Los traslados acordados a so-licitud del personal, sólo darán derecho al otorgamiento del pasaje gratis para el solicitante y familia.

Art. 17.—En caso de traslados de pe

sonal de cualquiera que sea, la orden de traslado se comunicará con 10 días de an-ticipación, siempre que la duración del nuevo servicio sea mayor de dos meses. Art. 18.—Si por diminución de trabajo las empresas se viesen obligadas a reducir

el personal o modificar su categoría, lo barán de las clases inferiores a las supe-riores, teniendo en cuenta la antigüedad

de servicio en la empresa. Art. 19.—Las reglamentaciones especia-les a que se refiere el art. 3, deberán ser formuladas y puestas en vigencia dentro de los treinta días siguientes a la normalización del tráfico ferroviario, declarada por la Dirección General de Ferrocarriles, a cuyo fin las empresas deberán presentar dichas reglamentaciones dentro de los 15 días de la fecha del presente decreto, y en case de omisión, esas reglamentaciones serán directamente formuladas por la Dien easo de unisson, serán directamente formuladas por la Dirección General de Ferrocarriles, en todo lo que se refiera a la distribución de las horas de trabajo y de descanso, así como a las condiciones de admisión de todo el personal cuyas funciones tengan directa atinencia con la regularidad y seguridad del tráfico.

Teneral de las modificaciones que deberán introducirse en los diagramas correspondientes, las empresas compensarán al personal que haya resultado recarrado en su trabajo, abonándole por

del tráfico.

Art. 20.—Las penalidades por el incumplimiento de las prescripciones de este decreto y de las reglamentaciones correlativas, serán las que establecen los
artículos 91 y 93 de la ley número 2673.

Art. 21.—Comuníquese, publíquese y
dése al Registro Nacional, fecha, archi-

REGLAMENTACION DEL TRABAJO

Buenos Aires, noviembre 21 de 1917.
Vista la comunicación pasada por la
Dirección General de Ferrocarriles haciendo saber que las diversas empresas ferroviarias, en cumplimiento de la disposición contenida en el artículo 19 del decreto de fecha 11 de octubre pasado, han
presentado a su consideración las diversas reglamentaciones especiales a que ese
artículo hace referencia; y considerando:

do:

1º Que de acuerdo con lo informado
por la misma Dirección General de Ferrocarriles es indispensable introducir en
esos reglamentos modificaciones que aseguren la mejor utilización del personal
afectado a la seguridad y regularidad
de la circulación de los trenes, dentro de

un criterio racional y equitativo, consul-tando la naturaleza de cada servicio. 2º Que hasta la fecha se ha carceido de la reglamentación completa que au-toriza la ley número 2873, y, en conse-cuencia, de las informaciones y estadís-ticas del rendimiento útil del trabajo de los ferroviarios lo que impone la nacalos ferroviarios, lo que impone la necesidad de estudiar los resultados de la presente reglamentación en relación a la peculiaridades de nuestro tráfico, dentro del período de los horarios vicas dentro período de los horarios vigentes pa-los diversos servicios hasta el 30 de

ra los diversos servicios hasta el 30 de abril del año próximo venidero. 3º Que en especial en lo que se refiere a los servicios de carga no diagrama-dos, esa comprobación experimental se hace aún más necesaria dada la diver-gencia fundamental de criterio con que son apreciados esos servicios por em-presas y obreros, sosteniendo las prime-ras la necesidad de llevar la jornada máxima hasta 12 horas, dentro del cimaxima hasta 12 horas, dentro del ci-clo de sesenta horas semanales, para darle la elasticidad requerida al mejor aprovechamiento del personal, y los se-gundos que debe fijarse en las diez horas correspondientes a la jornada me-

4º Que aclarando el artículo 2 en sus 4º Que aclarando el artículo 2 en sus incisos b y c del decreto de fecha 11 de octubre pasado, las 12 horas a que se reflere la última parte del inciso b deben entenderse aplicables a aquellos casos en que dentro de la prestación efectiva haya interrupciones de servicio de una duración comprendida entre 2 y 3 horas, apreciadas en unidades no menores de una horas; que para interrupciones ras, apreciadas en unidades no menores de una hora; que para interrupciones del tráfico comprendidas entre una y dos horas de trabajo efectivo será de 10 horas, y que, finalmente, la jornada de 10 horas a que se refere el inciso e pa-

10 horas a que se refiere el inciso e para los peones de cuadrilla debe interpretarse como de ocho horas de trabajo efectivo, sin incluír en ellas el tiempo empleado por el personal para trasladarse del punto de residencia al de trabajo, ni el fijado para las comidas.

5º Que por lo que respecta al régimen del trabajo de los telegrafistas afectados al servicio ferroviario se hace indispensable reunir elementos de juicio que permitan establecer con precisión los diversos grados de intensidad de ese trabajo para fijar los horarios dentro de las normas establecidas por el decreto de 11 de octubre citado;

El Poder Ejecutivo de la Nación.

El Poder Ejecutivo de la Nación,

DECRETA:

Artículo 1º Las disposiciones a que
deberá sujetarse en adelante el trabajo
en los servicios de los ferrocarriles nacionales en cuanto no se hallen compren-didos en las disposiciones del decreto de didos en las disposiciones del decreto de 11 de octubre y sus aclaraciones conte-nidas en el considerando 3 del presente decreto, serán las del siguiente reglamen-to, quedando, en consecuencia, derogadas todas las disposiciones de carácter re-glamentario que se le opongan.

PERSONAL DE MAQUINAS MAQUINISTAS, FOGUISTAS, PASA

Prescripciones generales

a) A los efectos de la aplicación del a) A los etectos de la aplicación del presente reglamento y tomada por base la intensidad del trádeo y la potencialidad de los medios de transporte, las líneas se clasificarán como de primera y segunda categoría. La incorporación de una línea, ya sea en carácter definitivo o transitorio, dentro de la última de las categorías mencionadas, requerirá una resolución del Poder Ejecutivo.

b) Con el objeto de asegurar el es-tricto cumplimiento de la presente regla-mentación, las empresas ferroviarias de-berán presentar a la consideración de la Dirección General de Ferrocarriles con la debida anticipación los diagramas de tra-bajo de los diferentes servicios de trenes los cuales serán colocados en lugar visi-ble en todos los depósitos con 15 días de

o) Si durante el servicio y como con-secuencia de cualquiera causa imprevis-ta el trabajo excediese de los límites fijados en los diagramas correspondientes, el personal hará las observaciones del ca-

el personal hará las observaciones del caso en un registro especial visado por la
Dirección General de Ferrocarriles, que de
berá ser revisado diariamente por el personal de la empresa.

Quincenalmente las empresas remitirán a la Dirección General de Ferrocarriles la lista completa de los recargos
habidos, especificando sus causas y las
medidas que deben haber tomado para
evitarlos.

recargado en su trabajo, abonándole por el tiempo de recargo el salario corres-pondiente a trabajo extraordinario, con-

pondiente a trabajo extraordinario, considerándose como tal:
1º Todo trabajo efectivo que supere al máximo previsto para cada cielo.
2º Todo trabajo efectivo que supere al máximo admitido entre dos períodos de

eposo. Las fracciones de horas comprendidas Las fracciones de noras comprendidas entre 0 y 15 minutos no serán tomadas en cuenta; las comprendidas entre 15 y 30 minutos se computarán por media ho-ra y las mayores de 30 minutos, por una

reducido a ocho horas o menos. Dentro del cumplimiento de un período diagra-mado el personal no estará obligado a hacer otros trabajos que los previstos en

el diagrama. En los servicios sin diagramas las em presas no podrán obligar al personal a continuar el servicio cuando lleguen a un galpón o estación con el tiempo máximo fijado por el reglamento, ni podrán exigir que tome servicio antes de que ha-

exigir que tome servicio antes de que haya cumplido los descansos mínimos a
que tiene derecho.

g) Para los casos especiales la Dirección General de Ferrocarriles podrá autorizar la fijación de diagramas que no
estén en un todo conformes con las prescripciones de la presente reglamentación,
siempre que a su juicio el recargo impuesto esté debidamente compensado con
descansos.

Será considerado como trabajo efec tivo:

tivo:

1º El tiempo que necesita el personal de máquinas en el galpón para llevar a cabo sus obligaciones y las operaciones para tomar y dejar la máquina,
así como el que requiera para trasladar-

se de un punto a otro de la línea para tomar o dejar servicio. 2º Todo el tiempo durante el cual el personal no estando autorizado a desen-tenderse de todo servicio tiene a su cargo y bajo su responsabilidad la máquina 3º Todos los períodes de la Todos los períodos de tiempo du e los cuales el personal está auto rizado a desentenderse de todo servicio, pero cuya duración sea inferior a dos (2)

i) Para los servicios diagramados la duración mínima de los descansos en galpón cabecera será: de doce (12) horas para una permanencia fuera de re-sidencia igual o menor de veinticuatro (24) horas, a las cuales se agregarán tres
(3) horas más por cada día que se pro longue esa permanencia. Las fracciones de día menores a un medio (1/2), darán derscho a un suplemento de dos (2) ho-

Tratándose de líneas de 2a, categoría la primera y dos últimas de las ci/ras indicadas podrán reducirse a once (11), dos (2) y una (1), respectivamente.

j) Para condiciones especiales de trá-

fico, para las playas de maniobra de mo-vimiento reducido, en que la Dirección General de Ferrocarriles autorice los servicios discontinuos, el tiempo que sepa-ra dos descansos consecutivos será a lo más de catorce (14) horas, de las cuales sólo serán de trabajo efectivo las que para cada servicio marque el reglamen-to. En general, un ciclo de servicio dis-continuo deberá ser seguido por otro de ervicio contínuo. k) En los casos de descanso consecuti

ro en residencia, de cada dos descansos se considerará uno como si tuviera lugar fuera de ella.

fuera de ella.

1) La duración del ciclo, los grandes descansos, las horas máximas de trabajo efectivo y los descansos mínimos en galpón afuera, se establecerán de acuerdo con lo que a continuación se fija para cada clase de servicio. Los grandes des-cansos tendrán siempre lugar en residen-

m) Independientemente del s prescripciones establecida en la presente reglamentación, las em-presas deberán siempre que con ello no se disminuya la utilización del personal de máquinas establecer sus diagramas de trabajo en forma tal que se cumplan en el mayor grado posible las siguientes nor-

mas:
Igualdad de separación entre los grandes descansos. Duración de los grandes descansos: treinta y seis (36) horas.
Duración de las jornadas de trabajo. ocho (8), nueve (9) y diez (10), horas, respectivamente, según la naturaleza de las carricios.

Igualdad de duración de los descansos

Asegurar la vuelta del personal a la residencia el mayor número de veces po

Que en cada intervalo de veinticuatro (24) horas, contadas a partir de la ini-ciación del trabajo, haya un solo período del mismo .

SERVICIO DE PASAJEROS TRENES DIRECTOS

Ciclo

a) En un ciclo de catorce (14) días como máximo las horas de trabajo efec-tivo comprendidas dentro de él no po-

drán exceder de noventa y seis (96).

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 13º día, así como el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso, cuya duración no podrá ser inferior a treinta y dos (32)

La suma minima de las horas corres-pondientes a esos dos grandes descansos será de sesenta y seis (66) y sesenta y dos (62), respectivamente; y el interva-lo de tiempo que los separa, no podrá ser mayor de siete (7) días.

PERIODOS DE TRABAJO

a) En servicio continuo el trabajo má ximo efectivo podrá ser hasta de ocho (8) horas, treinta (30) minutos; y en ser-vicio discontinuo, hasta de nueve (9) ho-

hora.

e) Las disposiciones del inciso e) no regirán en los casos de atrasos o accidentes, para el personal que resulte negligente o culpable, a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles.

f) El personal de máquinas que trabajo diagrama, no podrá valerse de la mayor duración del período de trabajo sobre el previsto en los diagramas para abandonar el servicio, así como que da terminantemente prohibido a la enterpresa exigir la continuación del turno a un personal cuyo descanso haya quedado en la continuación del turno a la personal cuyo descanso haya quedado en la continuación del turno a la personal cuyo descanso haya quedado en la continuación del turno a la personal cuyo descanso haya quedado en la continuación del turno a la continuación d

DESCANSOS EN GALPON AFUERA

 a) Todo período de trabajo deberá ser seguido, en galpón afuera, de un descan-so cuya duración mínima deberá ser de doce (12) horas, o de un tiempo igual al de las horas trabajadas, aumentadas en un cincuenta por ciento (50 por ciento) iempre que no sea inferior a nueve (9) horas

Tratándose de líneas de segunda ca-Tratandose de líneas de segunda ca-tegoría, las dos primeras cífras indica-das podrán ser reducidas a once y cua-renta por ciento (11 y 40 por ciento), respectivamente.

TRENES LOCALES

(Para todos los trenes de tráfico inten-so en las sesiones urbanas.)

Ciclo

a) En un ciclo de siete (7) días como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de el no podrán ex-ceder de cuarenta y ocho (48). Para teceder de cuarenta y ocno (20). Fara te-ner en cuenta la mayor intensidad de es-te trabajo, las horas totales del mismo dentro del ciclo serán computadas con un diez por ciento (10 o|o) de aumentos.

b) A continuación del período de tra-bajo correspondiente al sexto (6°) día, el personal tendrá un gran descanso, cu-ya duración será igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en la semana y el de las horas trabajadas y descanso parciales, siempre que no sea inferior a treinta y dos (32).

Períodos de trabajo

El trabajo máximo efectivo podrá ser hasta de ocho (8) horas treinta (30) minutos; pero en cada período de **tres (3)**, días contados de la iniciación del ciclo, las horas efectivas no podrán exceder de veinticuatro (24).

Descanso en galpón afuera Serán los mismos que los establecidos para los trenes directos.

SERVICIO MIXTO

(Para los trenes cuya velocidad comer-cial exceda de treints y tres (33) kiló-metros por hora, los diagramas se establecerán de acuerdo con lo reglamenta-do para el servicio de pasajeros.) 1

Ciclo

a) En un ciclo de catorce (14) días como máximo, las horas de trabajo efec-tivo, comprendido dentro de él, no po-drán exceder de ciento ocho (108).

b) A continuación del período de tra-bajo correspondiente al 13º día, así como en el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso, cuya duración no podrá ser inferior a treinta y dos (32) horas en las líneas de primera ca-tegoría y veintiocho (28) en las de se-gunda. La suma mínima de las horas correspondientes a estos dos grandes des-cansos será de sesenta y seis (66) y sesenta y dos (62), respectivamente, y el intermedio de tiempo que los separa no podrá ser mayor de siete (7) días.

Períodos de trabajo

 a) En servicio continuo, el trabajo má-ximo efectivo podrá ser hasta de nueve (9) horas y media, y en servicio discontinuo hasta de diez (10) horas.

tinuo hasta de diez (10) horas.

b) El kilometraje en un período de trabajo no podrá exceder de los límites que de acuerdo con la naturaleza, importancia y velocidad de los trenes, fije la Dirección General de Ferrocarriles, a cu-yo efecto se considerará la cifra de 220 kilómetros como el reorrido medio noral correspondiente a la cirrada de nues. mal correspondiente a la jornada de nue-ve (9) horas.

Descansos en galpón afuera

Todo período de trabajo deberá ser-seguido, en galpón afuera, de un descanso cuya duración mínima deberá ser de doce (12) horas o de un tiempo igual al de las horas trabajadas, aumentadas en un 35 por ciento siempre que no sea inferior a

por ciento siempre que al mueve (9) horas.

Tratándose de líneas de segunda categoría las dos primeras cifras indicadas podrán ser reducidas a 11 y 30 olo, respactivamente SERVICIO DE CARGA DIAGRAMADO

Ciclo

a) En un ciclo de catorce (14) días co-mo máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él no podrán exceder de ciento veinte (120)

b) A continuación del período correspondiente al 13º día, así como el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso cuya duración no podrá ser inferior a treinta y dos (32) horas en la línea de primera categoría y 23 en las de segunda. La suma mínima de las horas correspondientes a esce dos grandas descorrespondientes escential des correspondientes a esos dos grandes des-cansos será de sesenta y seis (66) y se-senta y dos (62), respectivamente, y el horas en las líneas de primera categoría intervalo de tiempo que los separa no po-y veintiocho (28) en las de segunda.

La suma mínima de las horas corres-

Períodos de trabajo

a) El trabajo máximo efectivo podrá llegar hasta doce (12) horas; pero si la jornada e nservicio continuo es mayor de diez (10) el personal deberá disfrutar dentro de ella de una interrupción de servicio de cuarenta y cinco (45) minutos, destinada a comida, la que será otorgada por la emprese en el nunto que ella depor la empresa en el punto que ella de-termine, de acuerdo con las necesidades del tráfico. Tratándose de lineas secundarias, el intervalo de cuarenta y cinco (45) minutos podrá reducirse a treinta (30)

minutos.

b) El kilometraje en un período de trabajo no podrá exceder de los límites que, de acuerdo con la naturaleza, importancia y velocidad de los trenes, fije la Dirección General de Ferrocarriles, a cuyo efecto se considerará la cifra de doscientos (200) kilómetros, como el recorrido medio normal correspondiente a la jornada de diez (10) horas.

Descanso en galpón afuera
Todo período de trabajo deberá ser seguido, en galpón afuera, de un descanso

SERVICIO SIN DIAGRAMA Ciclo

a) En un ciclo de siete (7) días como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él, no podrán exde sesenta (60).

ceder de sesenta (60).

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al sexto día, el personal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajos de descansos parciales, siembajadas y de descansos parciales, siem-pre que no sea inferior a treinta y seis (36) en las líneas de primera categoría, y treinta y dos (32) en las de segunda.

Períodos de trabajo El trabajo máximo efectivo podrá ser hasta de diez horas y cuarenta y cinco minutos (10.45), no pudiendo el kilome-traje exaeder de 200 kilómetros, y la em-presa deberá tomar las disposiciones del del caso a fin de que no se haga seguir el servicio a un personal que maniflestaservicio a un personal que manifiesta-mente no puede llegar a un galpón o es-tación sin excederse del límite fijado.

Tratándose de líneas de segunda cate goría, el período de trabajo podrá exten-derse hasta doce (12) horas, en las mismas condiciones que para los servicios diagramados.

Descansos

El descanso en galpón afuera tendra una duración mínima de doce (12) horas y el correspondiente a galpón cabecera diez y seis (16) horas. Tratándose de li-neas de segunda categoría estas cifras podrán ser reducidas a once (11) y ca-torce (14), respectivamente.

SERVICIO DE BALASTO

Ciclo

a) En un ciclo de siete (7) días como máximo, las horas de trabajo efectivas comprendidas dentro de él, no podrán exde sesenta (60) horas.

b) A continuación del período de tra-bajo correspondiente al sexto (6°) día, el personal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajadas y descansos parciales, siempre que no sea inferior a treinta y dos (32) horas.

Períodos de trabajo

El trabajo máximo efectivo dentro de cada período será hasta de diez (10) horas; pero no se computará com tal, el intervalo de tiempo destinado a comida del personal si éste es igual o superior a tros cuartos (3|4) de hora.

SERVICIO DE MANIOBRA

a) En un ciclo de siete (7) días como máximo, las horas de trabajo efectivo (excepción hecha de los recargos que pue-dan resultar por los cambios de turno) no podrán exceder de cuarenta y ocho horas.

b) En los servicios continuos y después del período de trabajo correspondiente al sexto día, el personal tendrá un gran descanso de cuarenta (40) horas, que, a los efectos del cambio de turno, podrá disminuirse a ocho (8) horas siempre que éstas se agreguen al descanso subsiguiente.
c) En los servicios discontinuos,

gran descanso será igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajadas de descansos parciales, siempre que no sea inferior a treinta y dos (32) horas. d) El trabajo efectivo dentro de cada

d) El trabajo efectivo dentro de cada período del mismo, no podrá exceder de ocho (8) horas, tanto en servicio contituno como discontinuo.

e) En casos excepcionales podrá ampliarse la jornada en dos (2) horas más, a discontinuo de como discontinuo.

siempre que se disminuya en igual nú-mero de horas el trabajo del día siguiente o subsiguiente.

SERVICIO LOCAL DE CARGA
Este servicio se establecerá de acuerdo
con lo especificado para los trenes de pa-

sajeros directos.

SERVICIO "A ORDENES" EN DOMI-CILIO O GALPON

a) El servicio a órdenes se computará siempre a partir de la terminación del descanso mínimo que acuerda este regla-mento para cada servicio o del que le haya sido fijado de antemano por la empresa siempre que sea superior a ese mí-

b) El personal no podrá estar anotado a órdenes por un tiempo mayor de diez (10) horas en galpón y veinticuatro (24)

en domenio.

e) Si durante el período de servicio a

fredenes del personal no ha realizado nin
gún trabajo efectivo sus servicios no po
drán ser requeridos a ningún efecto antes

de haberse cumplido un intervalo de tiem
po de nueve (9) horas.

A) El ficturo durante el cual el passo.

d) El tiempo durante el cual el perso-nal esté a órdenes en galpón sin efectuar ningún trabajo, será computado a los efec-tos de la avaluación del mismo dentro del ciclo en un 50 olo.

SERVICIO EN GALPON

Se establecerá de acuerdo con la jor-nada de ocho (8) horas ya sea en servicio continuo o discontinuo.

OAPATACES-LIMPIADORES, LIMPIA-DORES, ENCENDEDORES, LIMPIA-TUBOS, RECIBIDORES, LLAMADO-RES, LAVACALDERAS, REVISORES Y ENGRASADORES DE VEHICU-LOS, FOGUISTAS DE BOMBA

a) El servicio de este personal podrá ser continuo o discontinuo, correspon-diendo este último tan sólo cuando no sea posible la aplicación del primero, en

cuya duración no podrá ser inferior a cuyo caso el período de tiempo que secuyo caso el periodo de tiempo que se-para dos descansos consecutivos no podrá ser mayor de catorce (14) y el intervalo entre las prestaciones efectivas parciales, no podrá ser inferior a una y media (1 1|2) horas.

b) El personal se clasificará en tres ca-tecorrías secún la intensidad del trabajo.

tegorías según la intensidad del trabajo. Corresponde la primera categoría a to-do el personal que tenga ocho (8) horas de prestación efectiva continua con in-

de prestación efectiva continua con in-terrupciones de servicio no mayores de una (1) hora.

La segunda categoría al que tenga diez (10) horas de prestación efectiva con interrupciones de servicio dentro de ella, comprendidas entre una (1) y dos (2) horas, medidas en unidades de una (1) hora.

La tercera categoría al que tenga doce (12) horas de prestación efectiva con in-terrupciones de servicio dentro de ella mayores de dos (2) horas, medidas en la misma forma.

c) El total de las horas de servicio cada

siete (7) días, excepción hecha de los re-cargos que puedan provenir de los cambios de turno, no podrá exceder de cua-renta y ocho (48), cincuenta y cuatro (54) y sesenta (60) horas, según que se trate de personal clasificado dentro de la

primera, segunda o tercera categoría.

d) En los servicios continuos, después del sexto (6) día de trabajo. el personal tendrá un gran descanso cuya duración será de cuarenta, treinta y ocho o treinta. y seis horas, según que esté clasificado dentro de la primera, segunda o tercera

Estos descansos podrán ser reducidos del número de horas necesarias para efec-tuar los cambios de turno, siempre que sean agregadas al descanso siguiente o subsiguiente.

En caso de los servicios discontinuos, después del sexto día de trabajo, el personal tendrá un gran descanso. igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en la semana y el de horas trabajadas y de descansos parciales, siempre que no sea inferior a treinta y dos (32) horas.

(32) horas.

f) Será obligación de las empresas el justificar ante la Dirección General de Ferrocarriles la aplicación, en cada caso, de la jornada mayor de ocho (3) horas.

g) En casos excepcionales, podrá am-pliarse la jornada en dos (2) horas más, siempre que se disminuya en igual nú-mero de horas el trabajo del día siguiente subsiguier te.

PERSONAL DE TRENES GUARDATRENES Y GUARDAENCO-MIENDAS

Servicio de pasajeros (trenes locales y generales), de carga, mixtos, hacienda v balasto.

Prescripciones generales

a) A los efectos de la aplicación del presente reglamento, y tomada por base la intensidad del tráfico y la potenciali-dad de los medios de transporte, las líneas se clasificarán como de primera y segunda categorías. La incorporación de una línea, ya sea en carácter definitivo o

una finea, ya sea en caracter demitivo o transitorio, dentro de la última de las eategorías mencionadas, requerirá una resolución del P. E.

b) Con el objeto de asegurar el estricto cumplimiento de la presente reglamentación, las empresas ferroviarias deberán presentar a la consideración de la Dirección General de Forrecevilas con la deción General de Ferrocarriles, con la de-bida anticipación, los diagramas de tra-bajo de los diferentes servicios de trenes, cuales serán colocados en lugar visi ble en los puntos terminales de servi con quince (15) días de anticipación.

 c) Si durante el servicio y como con-secuencia de cualquier causa imprevista, el trabajo excediese de los límites fijados en los diagramas correspondientes, el per-sonal hará las observaciones del caso en un registro especial visado por la Direc-ción General de Ferrocarriles, que estará a disposición del personal en todas las estaciones o galpones. Dicho libro debe-rá ser revisado diariamente por el perso-

nal de la empresa. Quincenalmente las empresas remitirán a la Dirección General la lista completa a la Dirección General la lista completa de los cargos habidos, especificando sus causas y las medidas que deben haber to-

mado para evitarlos.

d) Sin perjuicio de las modificaciones que deberán introducirse en los diagramas correspondientes, las empresas compensa rán al personal que haya resultado recar gado en su trabajo, abonándole por el tiempo de recargo el salario correspon-diente al trabajo extraordinario, considerándose como tal:

1º Todo trabajo efectivo que supere al

máximo previsto para cada ciclo.

2º Todo trabajo efective que supere al
máximo admitido entre dos períodos de Las fracciones de horas contenidas en-

serán tomadas en cuenta; las comprendidas entre quince (15) y treinta (30) minutos se computarán por media hora, y las mayores de treinta (30) minutos por

Las disposiciones del inciso c) no regirán en los casos de atrasos o acciden-tes para el personal que resulte negligen-te o culpable a juicio de la Dirección Ge-

neral.

f) El personal de trenes que trabaja bajo diagramas, no podrá valerse de la mayor duración del período de trabajo sobre el previsto en los diagramas para abandonar el servicio, así como queda terminantemente prohibido a las empresas exigir la continuación del turno a un personal cuyo descanso haya quedado acidentalmente reducido a siete (7) horas, o menos. Dentro del cumplimento

o menos. Dentro del cumplimiento de un período diagramado, el personal no estará obligado a hacer otros trabajos

que los previstos en el diagrama.

En los servicios sin diagrama las empresas no podrán obligar al personal a continuar trabajando cuando llegue a un

galpón o estación con el tiempo máximo fijado por el reglamento, ni podrán exigir que tome servicio antes de que haya cum-plido los descansos mínimos a que tiene derecho.

Para los casos especiales, la Direc General de Ferrocarriles podrá auto rizar la fijación de diagramas que no es tén en un todo conformes con las prei cripciones de la presente reglamentación. siempre que, a su juicio, el recargo im-puesto esté debidamente compensado con

h) Será considerado como trabajo efectivo:

tivo:

1º El tiempo que necesita el personal de trenes para llevar a cabo sus obligaciones, así como el que requiere para trasladarse de un punto a otro de la línea para tomar o dejar servicio.

2º Todo el tiempo durante el cual el personal, po estando autorizado para despersonal po estando autorizado para despenso.

2º Todo el tiempo durante el cual el personal, no estando autorizado para desentenderse de todo servicio, tiene a su cargo y bajo su responsabilidad el tren. 3º Todos los períodos de tiempo durante los cuales el personal está autorizado a desentenderse de todo servicio, pero cuya duración sea inferior a una hora y media (1 1|2).

i) Para los servicios diagramados, la Para los servicios diagramados, la duración mínima de los descansos en re-sidencia, será de once (11) horas, para una permanencia fuera de ella igual o menor de veinticuatro (24) horas, a las cuales se agregarán dos horas más por cada día que se prolongue su permanen-cia fuera de la residencia. Las fracciones de día menores de un medio (1|2) darán derecho a un suplemento de una (1) hora Tratándose de líneas de segunda catego

ría, la primera de las cífras indicadas po-drá reducirse a diez (10). j) Para condiciones especiales de trá-fico en que la Dirección General de Ferrocarriles autorice los servicios disconti-nuos, el tiempo que separa dos descansos consecutivos será a lo más de quince horas (15), de las cuales sólo serán de tra-bajo efectivo las que para cada servicio marque el reglamento. En general, un ciclo de servicio discontinuo deberá ser se nido por otro de servicio continuo. k) En los casos de descansos cons

tivos en residencia, de cada dos (2) descansos se considerará uno (1), como si tuviera lugar fuera de ella.

tuviera lugar fuera de ella.

1) La duración del ciclo, los grandes descansos, lás horas máximas de trabajo efectivo y los descansos mínimos fuera de residencia, se establecerán de acuerdo con lo que a continuación se fija para ca-da clase de servicio. Los grandes descan-sos tendrán lugar en residencia.

m) Independientemente del cumpli-miento de las prescripciones establecidas en la presente reglamentación, las empresas deberán, siempre que con ello no se disminuya la utilización del personal de trenes, establecer sus diagramas de tra-bajo en forma tal que se cumplan en el mayor grado posible las siguientes nor-

Igualdad de separación entre los gran-

Duración de los grandes des treinta y seis (36) horas.

Duración de la jornada de trabajo: ocho (8), nueve (9) y diez (10) horas, respectivamente, según la naturaleza de servicios. Igualdad de duración de los desca

Asegurar la vuelta del personal a la

esidencia el mayor número de veces

Que en cada intervalo de (24) veinti-cuatro horas, contadas a partir de la ini-ciación del trabajo, haya un solo período del mismo. SERVICIO DE TRENES DE PASA

Ciclo a) En cada ciclo de catorce (14) días

como máximo, las horas de trabajo efec-tivo, comprendidas dentro de 61, no po-drán exceder de noventa y seis (96).

b) A continuación del período de tra-bajo correspondiente al 13º día así co-mo en el intermedio del cielo, el perso-nal tendrá no gran descanse enva dura-

no en el intermedio del cieto, el perso-nal tendrá un gran descanse enya dura-ción no podrá ser inferior a treinta (30) horas, en las líneas de primera categoría y veintiocho (28) horas en las de segun-da. El intervalo que separa esos dos gran-des descansos, no podrá ser mayor de siete (7) días.

Períodos de trabajo

Tanto en el servicio contínuo como en el discontinuo el trabajo máximo efec-tivo dentro de cada período podrá ser hasta de diez (10) horas.

Descanso fuera de residencia

Todo período de trabajo deberá ser se-guido fuera de residencia de un descan-so cuya duración mínima será igual al de las horas trabajadas, siempre que no sea inferior a ocho (8) horas.

SERVICIO DE TRENES MIXTOS

a) En un ciclo de catorce (14) días como máximo, las horas de trabajo efec-ivo, comprendidas dentro de él, no po-drán exceder de ciento ocho (108).

dran exceder de ciento cono (108).

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 13º día, así como en el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso cuya dura ción no podrá ser inferior a treinta (30) horas, en las líneas de primera categoría y veinticcho (28) horas en las de segunda. El intervalo que separa esos dos grandes descansos, no podrá ser mayor de siete (7) días.

Períodos de trabajo Tanto en el servicio contínuo como en

el discontínuo, el trabajo máximo efecti-vo, dentro de cada período, podrá ser hasta de once (11) horas.

Descanso fuera de residencia

Todo período de trabajo deberá ser se-guido, fuera de residencia, de un descan-so cuya duración mínima será igual al de las horas de trabajo efectivo, siempre

que no sea inferior a 8 horas. En las lineas de segunda categoría, el descanso mínimo podrá ser reducido a diez horos. SERVICIO DE TRENES DE CARGA, ESPECIALES Y DE HACIENDA —

SERVICIO DIAGRAMADO-CICLO. a) En un ciclo de 14 días como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él, no podrán exce-

der de 120.

A continuación del período de tra-correspondiente al 13º día, así co-en el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso cuya ración no podrá ser inferior a 30 l en las líneas de primera categoría y a 28 horas en las de segunda. El intervalo que separa esos dos grandes descansos no podrá ser mayor de 7 días.

Períodos de trabajo

Tanto en el servicio contínuo como en el discontinuo, el trabajo máximo efec-tivo, dentro de cada período, podrá ser hasta de 12 horas.

Descansos

Todo período de trabajo deberá ser se-Todo periodo de trabajo debera ser se-guido fuera de residencia de un descan-so cuya duración mínima será de 11 ho-ras o de un tiempo igual al de las horas trabajadas siempre que no sea inferior a 8 horas. Tratándose de lineas de segun-da categoría, la primera de las cifras indicadas podrá ser reducida a 10.

SERVICIO SIN DIAGRAMA Ciclo

a) En un ciclo de siete (7) días, como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él, no pedrán der de sesenta (60).

exceder de sesenta (60).
b) A continuación del período de tra-bajo correspondiente al 6º día, el perso-nal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas tra bajadas y de descansos parciales siem-pre que no sea inferior a treinta y dos (32) horas en las líneas de primera ca-(32) horas en las líneas de primera es-tegoría y a treinta (30) en las de segun-

Períodos de trabajo

El trabajo efectivo dentro de cada período no podrá exceder de doce (12) horas, y la empresa deberá tomar las disposiciones del caso, a fin de que no se haga seguir el servicio a un personal que manifiestamente no puede llegar a un punto de relevo sin excederse en el linite fijado.

El descanso fuera de residencia tendrá una duración mínima de once (11) boras salvo que el trabajo efectivo sea ignel o inferior a nueve (9) horas, en cuyo easo el descanso podrá ser limitado a diez (10) horas.—El descanso en residencia será de doce (12) horas. Tratándose de líneas de segunda categoría, la primers dos últimas de las cífras indicadas, po drán reducirse a diez (10), nueve (9) y once (11), respectivamente.

SERVICIO DE TRENES DE BALAS

a) En un ciclo de siete (7) días ec mo, máximo, las horas de trabajo efecti-vo comprendidas dentro de él no pedrán

b) A continuación del período de tra-bajo correspondiente al 6º día, el perso-nal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas tra bajadas y de descansos parciales, siem pre que no sea inferior a treinta y dos (32) horas .

El trabajo efectivo dentro de cada período será hasta de diez (10) horas, pero no se computará como tal el inter-valo de tiempo destinado a comida del personal, si éste es igual o superior a tres cuartos (3|4) de hora.

SERVICIO A ORDENES EN DOMICI-LIO O GALPON

a) El servicio a órdenes, se compara rá siempre a partir de la terminación del descanso mínimo que acuerda este reglamento para cada servicio o del que le haya sido fijado de antemano por la empresa, siempre que sea superior a es mínimo.

b) El personal no podrá estar anota-do a órdenes por un tiempo mayor de do-ce (12) horas en galpón o estación y treinta (30) horas de domiello.

c) Si durante el período de servicio s órdenes el guarda no ha efectuado nin gún trabajo efectivo, sus servicios no podrán ser requeridos a ningún efecto antes de haberse cumplido un intervalo

de tiempo de ocho (8) horas.
d) El tiempo duranto el cual el personal de trenes está a órdenes en galpón sin efectuar ningún trabajo, será computado a los efectos de la avaluación del mismo dentro del cielo, en un (50) por ciento. PERSONAL DE ESTACIONES

PERSONAL DE ESTACIONES

Jefes, segundos jefes, auxiliares, señaleros, personal de maniobras, cambistas,
guardabarreras.

a) El servicio de este personal podrá
ser contínuo o discontínuo, correspondiendo este último, tan sólo cuando no
sea posible la aplicación del primero, en
cuyo caso, el período de tiempo que separa dos descansos consecutivos no podrá ser mayor de 15 horas; y el intervalo entre las prestaciones efectivas parciales, no podrá ser inferior a una hora
y media.

ciales, no podrá ser inferior a una hora y media.

b) 'En cada período de 24 horas contadas a partir de la iniciación del ciclo, no podrá haber más que un período de trabajo, ya sea contínuo o discontínuo.

c) El personal se clasificará en cuatro categorías según la intensidad del trabajo:

bajo:
Corresponde la primera categoría a todo personal que tenga 8 horas de prestación efectiva, con interrupciones de
servicio no mayores de 1 hora.
La segunda categoría, al que tenga 10
horas de prestación efectiva, con inte-

rrupciones de servicio dentro de ella, comprendidas entre 1 y 2 horas medidas en unidades de 1 hora.

La fercera categoría al que tenga 12 horas de prestación efectiva con interrupciones de servicio dentro de ella, comprendidas entre 2 y 3 horas, medi-das en la misma forma.

La cuarta categoría corresponderá a

La cuarta categoría corresponderá a todo el personal cuyo trabajo no está comprendido dentro de los limites de las anteriores y para el cual se establecerán diagramas especiales aprobados por la Dirección General de Ferrocarriles.

d) Después de cada período de trabajo el personal deberá tener un descanso mínimo de ocho horas si reside en la estación, y de nueve si reside fuera de ella.

e) El personal tendrá un día francocada 7 días.

f) El personal no podrá tener más de

cada 7 días.
f) El personal no podrá tener más de 14 días de trabajo nocturno durante el mes, y en lo posible por períodos no mayores de 7 días.
g) A los efectos del cambio de turno podrán reducirse las horas correspondientes al franco semanal recargando el trabajo, siempre que se agregue igual número de horas al franco subsiguiente.
Art. 22 La Dirección General de Ferro-Art. 2º La Dirección General de Ferro arriles informará al Ministerio de Obras

Públicas en la fecha arriba fijada, sobre los resultados obtenidos en la aplicación del presente reglamento. Art. 3º Comuníquese, publíquese, dese al registro nacional y pase a sus efectos a la Dirección General de Ferrocarriles.

NOTA DE LAS EMPRESAS

los de ger car car cid tra na últ ser

Condiciones expresamente aceptadas ante el Ministerio de Obras Públicas, se-gún nota del 13 de octubre de 1917, por las distintas empresas ferroviarias, para la vuelta al trabajo del personal actual-mente en huelga:

mente en hueiga:

1º—Aceptar una ley de jubilaciones y
pensiones en forma de contrato y caja
individualizada para el personal de cada
empresa sobre base actuarial y los aportes del proyecto sancionado per la cá-mara de diputados.
2º—Acordar un 10 por ciento de la su-

ma total de sueldos hasta \$300 moneda nacional, para que se distribuya en la proporción que se considere conveniente, sobre los que regían el 1º de agosto último, en forma de que el aumento recaiga en cantidad mayor sobre los sueldos más pequeños. (Las empresas de los ferrocarriles Central Córdoba, Compañía (General, Rosario Puesto Relegrapo y No. rrocarries Central Cordosa, Compania General, Rosario Puerto Belgrano y Noreste Argentino no se comprometen a hacer efectivo el aporte de la jubilación ni el aumento de los sueldos hasta tanto aumenten sus tarifas en la proporción necesaria. El ferrocarril Central de Buero Alixa en redistributados de la compania de Buero de la contral de Buer

nos Aires podrá abonar el aumento de Bue-nos Aires podrá abonar el aumento de 10 por ciento pero no las jubilaciones desde ya).

3º—Suprimir el sistema de las multas.

4º—Readmitir en sus antiguos puestos a los huelguistas de 1912, de acuerdo con el compromiso contrado, con el expresiel compromiso contraído con el ex-presi-Sáenz Peña. (Las empresas e den haberlo cumplido con estrictez.)

5º—Declarar que no habrá represalias

de ninguna clase con el personal que ha-ya tomado parte en la huelga.

Movimiento seccional.

JUNIN:

La nueva sección de esta localidad, de la cual es secretario el camárada Germán Icobalceta, ha instalado su secretaría en

leobaleeta, ha instalado su secretaría en la calle España y Tedín, donde debe dirigirse toda correspondencia relacionada con la misma.

—A propósito de los trabajos divisiomistas que viene realizando un núcleo de individuos que responden al asaltante Saavedra, la sección local de "La Fraternidad" dió a publicidad el siguiente manifiesto: manifiesto:
"A los trabajadores del riel:

La sección Junín, de la sociedad de maquinistas y foguistas "La Fraternidad", en su asamblea del día 2 de julio, consideró un deber de solidarizarse con la nueva sección de la Federación Obrera Ferrocarrilera, reorganizada el 2 del mes pasado, a raíz de la disolución de la vieja sección declarada por los delegados del Consejo Federal, compañeros Benvenuto y Villacampa; y, por lo tanto, acuerda: 1. Reconocer como auténtica a la nueva sección.

2. Ofrecerle su local para cualquier ne esidad del gremio. 3. Expresar que vería con agrado la realización de asambleas mixtas de los dos gremios cuando las circunstancias lo

requieran.
4. Desconceer en absoluto la institu-ción de los "sindicatos autónomos", de ción de los "sindicatos autónomos", de-bido a que su constitución atenta direc-

tamente contra la unión y la salud de los gremios obreros. ¡Ferroviarios! Esta es nuestra condueta, porque la neeva sección, al estar con el Consejo Federal, está con las más poderosas organi-zaciones del país, y porque deseamos apresurar la fusión ferroviaria.

!Viva la unidad obrera! !Viva "La Fraternidad". Maquinistas y Foguistas."

VILLARS

Ha suspendido la rifa que tenía en circlación, de lo cual deben tomar nota los culación, de interesados.

Por falta de espacio

Hemos tenido que postergar hasta el próximo número la publicación del pro-yecto de reforma de los estatutos generales, un comentario respecto al proyecto de jubilación que hállase pendiente de las consideraciones del Senado y varios otros artículos y comentarios sobre asun tos de interés.